

ProRail

**Resultaten inloopavonden Geluid
en Trillen gehouden op 29 en 30
april 2015**

Van Hans Loonstra

Datum 1 juli 2015

Status Definitief

Resultaten inloopavonden Geluid en Trillen gehouden op 29 en 30 april 2015

Datum	01-07-2015
Versie	1
Status	Definitief

1 Inleiding

In het kader van de voorbereiding van het Ontwerp-Tracébesluit “Spooromgeving Geldermalsen” hebben in de periode maart – april 2015 diverse inloop- en informatieavonden plaatsgevonden.

Op 29 en 30 april heeft in dit kader, in het gemeentehuis te Geldermalsen, een tweetal informatieavonden plaatsgevonden. Tijdens beide avonden zijn de thema's geluid, trillingen en transfer behandeld. Bij de eerste avond lag het accent op de ontwikkelingen in Geldermalsen, bij de tweede op de ontwikkelingen in en rond Tricht. Vooral de laatste avond waren de bezoekers erg kritisch over de informatie die hen werd verstrekt.

Voor wat betreft het thema geluid geldt nog dat hierbij twee aspecten aan de orde zijn geweest, te weten: (1) de resultaten van uitgevoerde (MJGP) geluidsonderzoek en de daaraan te koppelen maatregelen in de vorm van geluidschermen, en (2) de gewenste stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing daarvan. Daarbij is het eerste onderwerp toegelicht door ProRail, het tweede door de gemeente Geldermalsen.

Reacties zijn verzameld middels enquête- en evaluatieformulieren. Ook zijn tijdens het plenaire deel van de informatieavonden aantekeningen gemaakt. De reacties zijn allereerst gecategoriseerd. Hierbij zijn de volgende categorieën onderscheiden: trillingen (§ 2), geluidschermen (§ 3), transfer (§ 4) en participatie (§ 5). Vervolgens zijn de reacties samengevat, besproken en van commentaar voorzien. Vertegenwoordigers van zowel de gemeente Geldermalsen als ProRail hebben hieraan bijgedragen. Tenslotte zijn de belangrijkste bevindingen samengevat (§ 6).

Aan het einde van de informatieavond heeft de heer Van Oord de resultaten van een door de Werkgroep Trillingen onder de bewoners van Tricht gehouden enquête toegelicht. Ook is door de heer Bomers een tekst uitgesproken. Beide zijn als bijlage toegevoegd.

2 Trillingen

Samenvatting

Hinder wordt ervaren in een gebied dat (veel) groter is dan het gebied dat door ProRail is onderzocht. Het onderzoeksgebied daarom uitbreiden. Pieken bepalen de hinder, niet gemiddelden. Zwaardere goederentreinen die harder rijden zijn de belangrijkste veroorzakers van hinder. Langzamer rijden is in het verleden effectief gebleken. Onderzocht moet worden of deze maatregel niet permanent kan worden ingevoerd. Bewoners van m.n. Tricht voelen onmacht.

Reactie

Uit het trillingsonderzoek dat is gedaan tot op 75 meter van het spoor, is geconcludeerd dat er bij geen enkele woning in Tricht een oorzakelijk verband bestaat tussen schade aan woningen als gevolg van trillingen veroorzaakt door het treinverkeer. Aangezien uit het onderzoek en de metingen ook blijkt dat hoe dicht bij het spoor, hoe hoger de trillingsniveaus, is het niet aannemelijk dat woningen buiten deze 75 meter wel schade zouden kunnen ondervinden veroorzaakt door het treinverkeer.

Voor wat betreft hinder valt zeker niet uit te sluiten dat mensen buiten de 75 meter grens trillingshinder ondervinden van het spoor. Maar het onderzoek was erop gericht vast te stellen of er op basis van de Beleidsregel trillinghinder spoor sprake is van een ontoelaatbare toename van de maximale trillingsniveaus of een overschrijding van de gemiddelde trillingsniveaus. Hierbij is vastgesteld dat er alleen een overschrijding optreedt van de gemiddelde trillingsniveaus bij een aantal woningen dicht bij het spoor. Voor deze woningen worden effectieve en doelmatige maatregelen afgewogen. Aangezien de trillingsniveaus dicht bij het spoor het hoogst zijn, is het niet aannemelijk dat er buiten de straal van 75 meter sprake zou kunnen zijn van ontoelaatbare toename van de maximale trillingsniveaus of een overschrijding van de gemiddelde trillingsniveaus.

Trillingen worden beoordeeld aan de hand van maximale trillingniveaus en gemiddelde trillingniveaus. De goederentreinen veroorzaken met name de hoogte van de maximale trillingniveaus. Voor wat betreft de gemiddelde trillingniveaus zijn ook de trillingen als gevolg van reizigerstreinen van belang.

Het klopt dat de snelheid een effect heeft op trillingen. Het is echter niet zo dat langzame treinen geen hoge trillingniveaus kunnen veroorzaken. Ten tijde van de aanleg van de vernieuwde Lingebrug is er een snelheidsbeperking geweest. Omwonenden geven aan dat dit een merkbaar verschil opleverde. Nu de brug is aangepast geldt weer het normale regiem op het spoor. Het opleggen van een snelheidsbeperking is op het spoor niet mogelijk. Alleen als de veiligheid op het spoor in het geding is kunnen snelheidsbeperkingen worden opgelegd. Er wordt wel onderzoek gedaan naar mogelijkheden voor gedifferentieerd rijden (het lokaal rijden van goederentreinen met een beperkte snelheid in de avond en nacht). Het onderzoek is echter nog niet zover dat een snelheidsbeperking reëel als maatregel ingezet kan worden om de trillingen te beperken.

ProRail

3 **Geluid**

Samenvatting resultaten (MJGP) geluidsonderszoek (ProRail deel)

Door de toename van geluid komt de leefbaarheid onder druk te staan. ProRail moet meer ambitie tonen en niet uitgaan van wettelijke maximum waarde van 65 dB(A), maar van de lagere streefwaarde van 55 dB(A). Sommigen pleiten voor het nemen van bronmaatregelen. Iemand geeft aan geen last te hebben van geluid en daarom geen geluidschermen te willen.

Reactie resultaten (MJGP) geluidsonderzoek (ProRail deel)

In het kader van Tracébesluit spooromgeving Geldermalsen is nagegaan of de geluidproductieplafonds niet worden overschreden. Dit blijkt niet het geval te zijn.

Naast deze toets is ook onderzoek gedaan naar de geluidbelasting op woningen in het kader van het Meerjarenprogramma geluidsanering. Dat wil zeggen dat voor woningen die in 1987 een geluidbelasting hadden die hoger was dan 65 dB en voor nieuwe woningen met een geluidbelasting hoger dan 70 dB er onderzoek worden gedaan naar bron- en overdrachtsmaatregelen. De geluidwaarden zijn opgenomen in de Wet milieubeheer en gelden voor heel Nederland.

Het streven naar een lagere geluidwaarde is voor ProRail niet mogelijk. Dit zou rechtsongelijkheid opleveren ten opzichte van andere gemeenten en ten onrechte budget opsouperen dat nodig is voor het landelijke Meerjarenprogramma geluidsanering. Ook de gemeente Geldermalsen is niet bereid om hiervoor extra financiële middelen ter beschikking te stellen.

In het onderzoek naar saneringsmaatregelen worden bron- en overdrachtsmaatregelen doorgerekend. Het treffen van bronmaatregelen is dan ook onderdeel van het totale maatregelpakket. De bronmaatregelen zijn (nog) niet gepresenteerd op de informatieavonden omdat deze geen invloed hebben op de stedenbouwkundige inpassing.

De onderzoeken geven aan welke maatregelen nodig zijn om de geluidbelasting op woningen terug te dringen. De afwegingsruimte in het kader van de stedenbouwkundige inpassing is beperkt omdat er een grenswaarde is opgenomen in de Wet milieubeheer. Het niet toepassen van geluidmaatregelen is in beginsel, met name omdat er veelal meerdere woningen meeprofiteren van de maatregelen, niet mogelijk.

Reactie stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing geluidmaatregelen (gemeente deel)

Tijdens de inloopavonden is gevraagd om een algehele mening op de gemeentelijke voorstellen voor de stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing van de schermen. Deze wordt over het algemeen als wenselijk en positief benoemd. De gemeentelijke voorstellen zullen aldus op hoofdlijnen ook het definitieve voorstel worden. Over een aantal gepresenteerde varianten en afwijkingen zal nog een nadere uitwerking gaan plaatsvinden.

ProRail

Dit betreft:

- Enkele plaatsen met een voorstel voor verlaagde schermen; dit speelt vooral in Geldermalsen/Kalenberg;
- Al dan niet toepassing van glas/transparant scherm; dit speelt met name in Tricht, locatie Lingedijk.

Er dient tevens nog verfijning van het plan plaats te vinden op basis van afstemming van akoestische uitgangspunten. De afstemming dient plaats te vinden tussen ProRail, gemeente en Omgevingsdienst Rivierenland (ODR). Dit betreft o.a. omgang met reeds gesaneerde woningen, al dan niet plaatsing van schermen op bruggen (Linge en provinciale weg), al dan niet 'vullen' van gat in scherm Kalenberg en hoogtesprong Kalenberg, hoogte scherm 6,5 meter bij station Geldermalsen.

De gemeente zal in het najaar van 2015 een definitief stedenbouwkundig voorstel aanreiken, bestuurlijk vastgesteld door de raad en geschikt voor de verdere procedure MJPG.

4 Transfer

Samenvatting

Tijdens de inloopavond is een drietal verschillende varianten gepresenteerd, te weten:

- *Noordelijke tunnel met huidige traverse*
- *Zuidelijke tunnel zonder huidige traverse*
- *Nieuwe zuidelijke traverse*

Hoewel de percentages tussen Geldermalsen en Tricht iets verschillen (85% vs 73%) blijkt overduidelijk dat de variant 'Zuidelijke tunnel zonder huidige traverse' de voorkeur heeft. Second best met 11% van het totale aantal uitgebrachte stemmen is de variant 'Noordelijke tunnel met huidige traverse'.

Iemand adviseert te kiezen voor de variant die het langste meegaat. Anderen wijzen erop, dat sprake is van het verspillen van gemeenschapsgeld.

Reactie

In het kader van het onlangs gevoerde bestuurlijke overleg tussen de gemeente Geldermalsen en lenM is in principe besloten te kiezen voor de variant 'Zuidelijke tunnel zonder huidige traverse'.

ProRail

5 Participatie, opzet avonden, informatiemateriaal etc.

Samenvatting

Opvallend is dat de bezoekers de informatieavonden van 29 april (accent Geldermalsen) en 30 april (accent Tricht) nogal verschillend beoordelen. Zo beoordeelt 54% van de bezoekers van de eerste avond de opzet daarvan als goed tot zeer goed, terwijl slechts 26% van de bezoekers van de tweede avond eenzelfde mening is toegedaan. 42% van de bezoekers van de informatieavond van 29 april geeft aan het eens of helemaal eens te zijn met de stelling voldoende te zijn geïnformeerd, tegenover 18% de laatste avond. De eerste avond krijgt als rapportcijfer een 7,1 de tweede een 4,7 (gemiddeld 5,6).

Via de evaluatieformulieren uiten enkelen zich zeer kritisch over de wijze waarop de informatieavonden zijn ingestoken. Iemand heeft aan het gevoel te hebben weer voor het lapje te zijn gehouden. Iemand anders noemt de avond zinloos. Een ander merkt op dat er meer naar de bevolking geluisterd moet worden.

Enkelen geven aan dat de geboden informatie te technisch van karakter is. Niet iedereen vindt alle informatie even nuttig. Discussies worden omwille van de tijd te snel afgekapt. Een enkeling heeft een compliment over voor het werk van de voorzitter.

Reactie

De participatieaanpak met betrekking tot het project “Spooromgeving Geldermalsen” is beschreven in het Participatieplan VMLL / PHS Geldermalsen – Algemeen deel en bijbehorende deelplannen. In het plan wordt o.a. stilgestaan bij zaken als scope, speelveld, mate van invloed en planning.

Er is voor gekozen de participatie in te steken op het niveau van informeren (geluid en trillen) en adviseren (transfer). Het format van de inloop- / informatieavond is hierbij als het meest passend beoordeeld. De overige bij het participatieproces betrokken partijen, i.c. de gemeente Geldermalsen en lenM, hebben met deze aanpak ingestemd.

De aard van de gepresenteerde onderwerpen betekende dat er veel technische begrippen gebruikt moesten worden.

6 Samenvatting

Op 29 en 30 april zijn in het gemeentehuis te Geldermalsen twee informatieavonden gehouden. Beide avonden hadden de thema's trillingen, geluid en transfer. Daarbij was de eerste avond met name gericht op Geldermalsen, de tweede op Tricht. Opgehaald zijn allereerst de wensen ten aanzien van de stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing van de te realiseren geluidschermen. Daarnaast is gevraagd om de voorkeuren met betrekking tot de transferfunctie van het station Geldermalsen: de manier waarop voetgangers en fietsers van de ene kant naar de andere kant van het station komen. Een overgrote meerderheid van de aanwezigen heeft te kennen gegeven voorstander te zijn van het realiseren van een zuidelijke tunnel waarbij de huidige traverse verdwijnt. Voor wat betreft het aspect trillingen stond de avond vooral in het teken van het overdragen van informatie. Door de aanwezigen werd duidelijk gemaakt dat er zowel in Geldermalsen als Tricht grote zorgen leven over trillingen en dat het treffen van voorzieningen om hinder als gevolg hiervan te verminderen, beslist noodzakelijk is.

ProRail

Bijlage 1: Presentatie Jan van Noord – resultaten enquête trillen Tricht (separaat bijgevoegd)

ProRail

20/4/15

Trillingen - Waar blijven de unieke oplossingen voor onze unieke situatie?!

Tricht is uniek. Door de aansluiting van het spoor op de Betuwelijn in 2010 helpt Tricht grote nationale en internationale economische belangen te realiseren. De zwaarste goederentreinen van ca. 5000 ton kunnen sinds die tijd namelijk vanuit Amsterdam via Tricht de Betuweroute op.

Tricht wordt nog unieker. Het spoor wordt verbreed om meer treinen te laten rijden om goederen en reizigers te vervoeren. Na opening van de extra grote sluisen in Ijmuiden t.g.v. de haven van A'dam zullen de zware treinen langs Tricht nog eens toenemen.

De BV Nederland heeft geluk. Straks spoorboekloos rijden en dubbel zoveel goederen over het spoor.

Tricht heeft pech:

- Helaas, sinds de aansluiting op de Betuweroute is de trillinghinder door goederentreinen enorm toegenomen en hebben 10-tallen woningen schade. Alle claims zijn afgewezen. Protocollen zeggen dat als je verder dan 60 meter van het spoor woont de kans op schade zo klein is dat je als burger zelf moet aantonen dat deze door het spoorvervoer komt.
- Vooral de zwaarste goederentreinen geven gigantische trillingen, die bij hogere snelheden exponentieel toenemen. Dit wordt erkend in studies en publicaties van RIVM, Movares, Peutz etc. Maar de protocollen van ProRail zeggen: er is maar één soort goederentrein en die rijdt maximaal 90 km per uur.

Tricht krijgt in de toekomst nog meer pech

- Helaas, het goederenvervoer verdubbelt en daarmee de trillingshinder ook
- Helaas, er is bijzonder weinig geld voor saneringsmaatregelen want ProRail neemt 2014 als basisjaar om de toename van de maximale trillingssterkte te bepalen. Terwijl natuurlijk de peildatum moet liggen vóór de aansluiting [voor 2010] van de Betuweroute!
- Helaas er is bijzonder weinig geld voor saneringsmaatregelen want ProRail meet alleen in de 50 meter langs het spoor waar maar een paar huizen staan.
- Helaas ProRail stelt zelf de normbedragen voor saneringsmaatregelen vast. Ons niet bekend waar die op gebaseerd zijn, maar in Tricht kunnen we er niks mee.
- Helaas er komt bijzonder weinig geld voor saneringsmaatregelen want de *gemiddelde* trillingsterkte verandert weinig. De vele extra reizigerstreinen geven weinig trillingen en drukken het gemiddelde. Jammer van alle pieken van zware goederentreinen, die tellen niet
- Helaas, wij van ProRail doen er alles aan maar vrijwel alle effectieve maatregelen zijn te duur
- Helaas ProRail kan snelheidsbeperkingen van goederentreinen niet afdwingen
- Helaas ProRail kan niks met onze ervaringen dat het zwaartepunt van trillingen veel dieper het dorp in ligt en dat er vele tientallen huizen forse overlast en schade hebben
- Helaas experimentele technieken voor ProRail en het ministerie zijn uit den boze
- Helaas voor alle inwoners die er last van hebben, ook hier gaan economische belangen voor het welzijn van de burger, waar hebben we dat eerder gehoord?

ProRail laat Tricht zitten met de gebakken peren! Tricht heeft schoon genoeg van deze schandelijke vertoning over de rug van haar burgers. We roepen de gemeente op de medewerking aan het totaalplan op te schorten zolang er geen goede oplossing is voor trillingen. Tricht past ervoor om door de ring van achterhaalde methoden en protocollen gehaald te worden. Trillingen laten zich hier niet volgens de modellen gedragen. We bieden u ons onderzoek aan onder bewoners van meer dan 140 woningen in een zone tot 200 meter van het spoor. Wat zien wij? Heel veel schade en hinder boven de 60 meter tot 250 m, met duidelijke plekken tot 160 m! En dit gaat erger worden. Het huiswerk van ProRail moet opnieuw gedaan worden.

Metten, geld vrijmaken en goede maatregelen in Tricht Oost en West en anders geen 3^e spoor!

ProRail

Bijlage 3: overzicht thema's reacties informatieavonden geluid, trillen en transfer 29 en 30 april 2015*)

Informatieavond 29 april 2015 (accent Geldermalsen)

Nummer	Naam	Geluid(schermen)	Transfer	Participatie
1		X		
2	Van Kessel	X		
3		X		
4				
5		X		X
6			X	
7			X	X
8			X	X
9			X	
10	Van Kuilenburg			
11	V.d. Berg			X
12	Schellekens	X		
13		X	X	X
14		X	X	
15		X	X	

ProRail

16	Van Reekum			
17		X	X	
18				
19	Tweel	X		X
20	Van Dorp		X	
21	Van Meeteren			
22	Diks			X
23	Van Beek		X	
24		X		

*) Betreft specifieke opmerkingen geuit via evaluatieformulier t.a.v. genoemde onderwerpen.

ProRail

Informatieavond 30 april 2015 (accent Tricht)

Nummer	Naam	Geluid(schermen)	Transfer	Participatie
1		X	X	X
2	De Graaf	X		X
3				
4	Baron	X	X	X
5	Van Asch			X
6	Geevers			
7				X
8		X	X	
9				X
10				
11			X	
12				X
13	Roberti	X		
14	Pagrach	X		X
15				X
16	V.d. Phdat			
17	Plaat	X		X

ProRail

18	Smits			
19	Wierks			X
20				X
21		X	X	X
22				
23				
24			X	X
25	Schmidt	X		X
26			X	X
27	Buyserd	X	X	X
28		X	X	X
29	Den Hild			X
30				
31				
32		X		
33	Van Oort			
34				
35				X
36			X	
37				
38			X	

*) Betreft specifieke opmerkingen geuit via evaluatieformulier t.a.v. genoemde onderwerpen.